

# L'ITALIA AL RALLENTATORE



La galleria della Guinza nell'Appennino umbro marchigiano occupata da un falegname. La foto è tratta da Quattroruote

## Come tre secoli fa, in città si viaggia a passo di lumaca

- Secondo Confcommercio poche strade e cantieri in ritardo. Sono 27 le infrastrutture iniziate e mai terminate. Tutte insieme valgono 31 miliardi
- Il governo: in tre anni 45 miliardi di investimenti. Passera: le opere sono l'unica leva che porta risorse. Ma l'Italia potrebbe dover restituire i soldi alla Ue

ROBERTO ROSSI  
rossi@unita.it

Nelle strade urbane italiane si viaggia alla stessa velocità di 3 secoli fa. E cioè intorno ai 15 chilometri orari che scendono a 7-8 nelle ore di punta.

Forse perché, spiega il Libro bianco della Confcommercio sui Trasporti in Italia presentato ieri a Roma, ci sono opere che aspettano di essere realizzate o completate da quasi mezzo secolo. In gergo si chiamano le «incompiute», e rappresentano un gruppo di 27 infrastrutture viarie cominciate e mai portate a termine. Tutte insieme valgono 31 miliardi e hanno accumulato ritardi che variano da un minimo di 5 anni (la terza corsia dell'A11 in Toscana e il prolungamento dell'A27 in Veneto) a un massimo di 50 (il tunnel Rapallo Fontanabuona in Liguria e la trasversale Fano-Grosseto in Toscana).

Tra gli indicatori utilizzati dal rapporto per misurare la congestione urbana ci sono l'accessibilità, che analizza il modo in cui i singoli nodi sono col-

legati alla rete nel suo complesso, e la connettività, che esamina gli spostamenti all'interno delle aree designate dai singoli nodi.

E se la connettività media nelle province italiane evidenzia decrementi medi che oscillano tra il 20 e il 30%, con un andamento medio che nel decennio di osservazione (2001-2010) è diminuito del 2,5% all'anno, l'accessibilità, invece, ha fatto segnare nello stesso periodo un calo costante in tutte le regioni italiane: dal 19,4% perso in Abruzzo (massima performance negativa) all'1,5% perso in Sicilia. La media nazionale evidenzia, quindi, un peggioramento del 15%, che appare grave se rapportato agli andamenti positivi registrati invece tra i principali paesi eu-

...

**Il tunnel Rapallo Fontanabuona in Liguria è il più longevo: 50 anni per la sua costruzione**

ropei, come la Germania.

Se l'Italia, spiega ancora il rapporto, avesse messo in campo, nel decennio 2001-2010, politiche che avessero migliorato il modo in cui i centri urbani sono collegati alla rete nel suo complesso - tali da allineare il sistema-Paese all'andamento dello stesso indicatore tedesco, si sarebbe registrato un incremento del pil pari a 142 miliardi di euro.

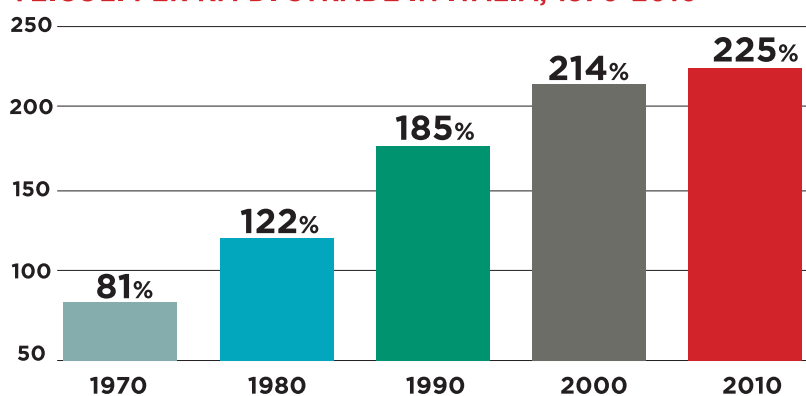
E se si guarda, poi, allo stato di attuazione del Programma per le infrastrutture strategiche, attualmente valutato oltre 367 miliardi di euro, solo il 9,3% delle opere è stato portato a termine, oltre metà è ancora in fase di progettazione. A causa della grave congiuntura economica le risorse per nuove infrastrutture hanno subito nell'ultimo biennio 2009-2011 una riduzione del 34%, toccando il livello più basso da venti anni a questa parte.

Nel Libro bianco si prevede che il taglio di 18 miliardi negli stanziamenti per il triennio 2012-2014 finirà per pesare soprattutto, ancora una volta, sul-

### LE OPERE INCOMPIUTE

Regione	Infrastruttura	Tempi di attesa
Sicilia	Autostrada Ragusa-Catania	11 anni
Campania	Interscambio Striano-Palma Campania	9 anni
Puglia	Completamento statale 96 Bari-Matera	9 anni
Lazio	Roma-Latina	11 anni
Abruzzo	Montesilvano-Collecorvino	27 anni
Toscana	Bretella Prato-Lastra a Signa	10 anni
Umbria/Marche	Trasversale Fano-Grosseto	50 anni
Liguria	Tunnel Rapallo-Fontanabuona	50 anni
	Gronda di ponente a Genova	30 anni
Piemonte	Pedemontana piemontese	30 anni
Lombardia	Autostrada Brescia-Bergamo-Milano	16 anni
	Tangenziale est esterna di Milano	9 anni
	Connessione ferroviaria al Gottardo	10 anni
E. Romagna	Bretella Campogalliano-Sassuolo	24 anni
Veneto	Pedemontana veneta	46 anni
Friuli V. G.	Campiello-Sequals-Gemona	20 anni

### VEICOLI PER KM DI STRADE IN ITALIA, 1970-2010



la spesa destinata ad investimenti pubblici. Nel documento si ricorda «la pericolosa lentezza con cui si stanno utilizzando i 41,2 miliardi di fondi strutturali e Fas stanziati per il quinquennio 2007-2013. Si tratta di stanziamenti destinati a programmi di infrastrutture nazionali (11,7 miliardi) e regionali (29,5 miliardi) destinati per l'85% nel Mezzogiorno. Al momento risulta utilizzato solo il 12% delle risorse: il rischio è trovarsi a fine anno obbligati a restituire a Bruxelles 2,6 miliardi di euro, la porzione comunitaria dei fondi Fas stanziati.

A queste cifre, ormai consolidate, il viceministro ai Trasporti, Mario Ciaccia, ha contrapposto il piano del governo in base al quale il prossimo triennio l'Italia investirà un punto di pil nelle infrastrutture. «L'impegno complessivo - ha detto davanti alla platea dei commercianti - sulla base di quanto già deciso finora, comporterà una spesa tra pubblico e privato per circa 45 miliardi di euro, pari cioè a oltre un punto di pil per ciascun anno (13,3 miliardi)». Il ministro Corrado Passera, invece, ha fissato l'asticella ancora più in alto «è quello di accelerare e realizzare progetti e cantieri per oltre 100 miliardi. Una cifra importante oltre all'azione di completare l'assetto normativo nei prossimi mesi». Per il ministro «le infrastrutture sono un elemento formidabile dal punto di vista della produttività e dei costi, ma sono anche l'unica leva che porta risorse e riduce costi nascosti, quelli del non fare».

Leva utilizzata male. Perché quello che il rapporto non spiega è che quei pochi soldi che abbiamo spesi li abbiamo spesi male. Ad esempio: per la costruzione dell'Alta velocità abbiamo impiegato oltre quaranta miliardi, quasi cinquanta, e cioè un terzo in più di quelli impiegati dalla Spagna per costruire gli stessi chilometri.

### IL CASO

#### La figlia di Tanzi scrive a Napolitano: «Mio padre sta morendo»

«Un uomo che sta morendo». Lo scrive Laura Tanzi e non usa mezzi termini per descrivere la situazione del padre, protagonista, solo qualche anno fa, del più grosso crack economico della storia italiana. Lo fa in una lettera inviata al Quirinale, in cui chiede che Giorgio Napolitano si interessi alla situazione dell'ex patron di Parmalat. In allegato c'è una consulenza sanitaria di parte. Calisto Tanzi è tutt'ora ricoverato nel reparto detenuti dell'ospedale Maggiore di Parma e sua figlia Laura spera con questo suo gesto di ottenere gli arresti domiciliari per motivi di salute. La lettera, non ha valore legale, ma come fa notare l'avvocato della famiglia Tanzi, «che una figlia possa preoccuparsi per le condizioni di salute del padre è comprensibile e giustificabile». Dal canto suo il Quirinale ha assicurato che i magistrati vaglieranno «scrupolosamente» la situazione.



## Questo week-end, tenetevi liberi.

C'è molto da leggere il sabato con l'Unità, con il settimanale left l'informazione raddoppia: più notizie, più inchieste, più approfondimenti. Tutto a soli 2 €, sabato 19 maggio in edicola.